

PRIJEDLOG DORADE PRAVNOG REŽIMA ZA NAUTIČKI TURIZAM RADI PODIZANJA NJEGOVE KONKURENTNOSTI

Dr. sc. PETAR KRAGIĆ*

UDK 338.48-44(26)

656.022.86

36.221.24

DOI 10.21857/yk3jwvr3v9

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 17.11.2017.

Prihvaćeno za tisak: 13.12.2017.

Cilj rada je predložiti određene dorade u domaćem pravnom režimu za nautički turizam radi podizanja njegove konkurentnosti. Pomorskopravni odnosi su specifični zbog međunarodnog karaktera plovidbe i konkurencije pravnih režima više država u uređenju pravnih odnosa koji proističu iz plovidbe. Zato, sugerira autor, za ocjenu da li je neka država pomorska nije odlučna dužina ili razvedenost njene obale, već da li njena vlada razumije specifične odnose vezane za pomorstvo i da li ih uređuje na način koji omogućuje razvoj pomorske privrede. Europska unija je prepoznala specifičnost pomorstva i dopustila svojim članicama da urede porezni sustav za brodarstvo drugačije od općeg poreznog sustava. Sada bi, drži autor, poseban sustav za uređenje nautičkog turizma trebalo kreirati i za jahte, u kojem niz odnosa – vezanih za tu djelatnost – treba urediti drugačije od općih odredbi. Sve to u cilju podizanja konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma, koji se bori na tržištu Sredozemlja s drugim, posebice za velike jahte, vrlo atraktivnim destinacijama. U radu se obrađuju administrativne procedure; kabotaža u uvjetima članstva u Europskoj uniji; porez na dodanu vrijednost na najamninu jahti; boravak posade jahti u Hrvatskoj; porezi na dohodak i doprinosi članova posade jahte; porez po tonaži i privremeni uvoz jahti. Posebice se razmatra članstvo Hrvatske u Europskoj uniji koje donosi prilike, ali i nameće ograničenja za standardne mjere protekcionizma i intervencionizma koje su povijesno koristile zemlje u razvoju da dostignu one razvijene. Ovaj je rad dio prijedloga većeg zahvata u zakonodavstvo za izmjenу određenog broja zakonskih rješenja primjenjivih na nautički turizam, koja nisu logična ili optimalna za tu gospodarsku granu.

Ključne riječi: nautički turizam; jahta; kabotaža; boravak posade u Hrvatskoj; porez na dohodak posade; porez po tonaži; privremeni uvoz jahte.

* Dr. sc. Petar Kragić, direktor Sektora pravnih i osigurateljnih poslova, Tankerska plovidba d.d. Zadar, B. Petranovića 4, 23000 Zadar, e-mail: petar.kragic@tankerska.hr

1. UVOD

1.1. Razvoj nautičkog turizma u Hrvatskoj, s obzirom na prirodne uvjete i povijesno kulturno nasljeđe, ima veliku komparativnu prednost u odnosu na konkurentne destinacije. Danas je ta prednost još izraženija zbog mogućih poremećaja u konkurentskim zemljama (terorizam, gospodarske krize, štrajkovi, izbjeglice i sl.).

1.2. Da bi iskoristili prednosti koje imamo, moramo ukloniti prepreke koje otežavaju nautičarima boravak u Hrvatskoj i kvare njihov doživljaj, kao i sjećanje na iskustvo s odmora. Povoljno iskustvo turista najbolja je propaganda našeg turizma.

1.3. Nautičari uspoređuju doživljaje iz Hrvatske s onim u drugim zemljama, u što spada i iskustvo s administrativnim postupcima. Svaki administrativni zahtjev koji prouzroči čekanje, neizvjesnost, nesporazume i sl. ide u prilog izbora druge destinacije. Kad jahta isplovi iz Napulja može se uputiti u Jadran, na Azurnu obalu ili Grčki arhipelag.

1.4. Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.–2019. navodi pojednostavljenje administrativnih procedura i usklađivanje zakonodavstva u cilju razvoja nautičkog turizma.

1.5. Ovdje želimo dati neke konkretne prijedloge poboljšanja konkurentnosti hrvatskog nautičkog turizma. Treba voditi računa da može biti oportuno u nekim slučajevima razlikovati plovila po kategorijama, jer neki propis ne mora dati iste korisne učinke kada se primijeni na razne kategorije plovila.

1.6. Napomenimo kako kriterij ocjenjivanja da li je neka država pomorska nije dužina i razvedenost njene obale, već da li njena vlada razumije specifične odnose vezane za pomorstvo i da li ih uređuje na način da omogućava razvoj pomorske privrede. Hrvatska, nažalost, nije pomorska zemlja u mjeri u kojoj misli da je. Svojim propisima ne uređuje optimalno odnose u pomorstvu, uključujući tu i nautički turizam, iako je veliki napredak učinjen u Pomorskom zakoniku slijedećem pomorske politike EU.

1.7. Jahte plove, zimuju, popravljaju se, snabdijevaju, upisuju itd. tamo gdje im je najpogodnije. Ako se želi na njima zaraditi onda ih treba privući. Uspostavljanje poreznog sustava koji odbija jahte je beskoristan. Kako mi je slikovito objasnio jedan grčki brodar, pasionirani jahtaš, koristeći očito metafore sa svog rodnog otoka: "Ne možemo pomusti kozu koja od nas bježi, već onu koja nam dođe."

1.8. Kao primjer konkurentne utakmice, gdje svatko izlazi sa svojim adutima, možemo navesti režim za jahte u Crnoj Gori, čija se obala nastavlja na hrvat-

sku. Na stranicama marina se, pored ostalog, navode i porezne pogodnosti: porez na dobit trgovačkih društava od 9%; 7% PDV na usluge u marinama, 0% PDV na najam jahti; gorivo oslobođeno poreza i carina, (do 45% jeftinije od maloprodajnih cijena), neprimjenjivanje EU poreza i propisa na uvoz. Nema ograničenja kod ukrcaja i iskrcaja turista, mogućnost višestrukih izmjena u listi gostiju i posade, nema ograničenja roka boravka stranih jahti u Crnoj Gori, a cijena vinjeta za boravak je mala (jahte preko 24 m plaćaju €1.500 godišnje).¹ Neke pogodnosti koje pružaju EU članice jahtama navest ćemo niže u pojedinim točkama.

1.9. Držimo da bismo trebali razmisliti o najpovoljnijem mogućem pravnom režimu za jahte u okviru ograničenja koja nameće EU članstvo, koji će dati bolji omjer posjeta i aktivnosti jahti u Hrvatskoj i koristi za hrvatsko gospodarstvo i društvo.

2. POTENCIJALI NAUTIČKOG TURIZMA

2.1. Hrvatska je zemlja u razvoju koja teži dostignuti razvijenije zemlje svijeta, posebice one iz EU.

2.2. Nekad je plovidba zbog užitka (kao i mnoge druge aktivnosti) bila privilegija manjine bogatih ljudi. Relativno novija statistika² kaže da se 48 milijuna Europljana bavi sportovima na vodi, koji uključuju 36 milijuna brodičara³ (prema engleskom – *boaters*). Europljani posjeduju flotu od 6 milijuna plovila kraćih od 8 metara, i 1.2 milijuna preko 8 metara, te nude 1.75 milijuna vezova u 4.500 marina. Na Sredozemlje otpada 70% od svih unajmljivanja brodica i jahti za uživanje u svijetu.

2.3. Gospodarstvo vezano za brodičarenje (engleski – *boating*) i nautički turizam stvara 234.000 radnih mjesta i donosi €28 milijardi prihoda. Marine trebaju 70.000 radnika i imaju promet od €4 milijarde. Oko 60.000 plovila se iznajmljuje turistima i ostvaruje promet od €6 milijardi godišnje.⁴

¹ <http://www.portomontenegro.com/en/marina/outside-eu-benefits>

² Prema prezentaciji Mirna Cieniewicz, Secretary General European Boating Industry, *The potential of European nautical tourism for islands*; EESC & INSULEUR Public Hearing – Brussels, 8 May 2014.

³ U hrvatskom nema odgovarajuće riječi za engleski pojam “boating” koji se izvodi iz riječi “boat” – brodica. Izvedenica brodičarenje, po uzoru na udičarenje, moglo bi se koristiti za korištenje brodica za užitak – sport i rekreaciju. Izraz “brodarenje” podrazumijeva korištenje brodova, a ne brodica.

⁴ EU Comission: Commission Staff Working Document on Nautical Tourism; Brussels, 30.3.2017; SED8(2017)126 final.

2.4. Kako postoji snažna konkurencija među državama oko ubiranja prihoda od brodičarenja i nautičkog turizma potrebno je maksimalno iskoristiti postojeće mogućnosti za izradu pravnog režima za nautički turizam koji će podupirati konkurentnost Hrvatske u tom segmentu međunarodne tržne utakmice.

2.5. Najmodavci jahti kao opasnost za industriju navode nejasne postojeće propise i njihovu nepredvidivu primjenu, strah od izloženosti porezima, povećanja normiranja, probleme s posadom vezane za primjenu Konvencije o radu pomoraca, Ženeva, 2006 (smjena posade, odmori, plaća).

3. POLOŽAJ HRVATSKE KAO ZEMLJE U RAZVOJU

3.1. Hrvatska politika razvoja može računati na pogodnosti članstva u EU, ali mora uzeti u obzir i ograničenja mogućnosti korištenja razvojnih mjera zbog primjene EU propisa (*acquis*). Povijesno, sustizanje razvijenih zemalja postizalo se politikom intervencionizma i protekcionizma (zagovornici su bili za SAD *Alexander Hamilton*, za Njemačku *Friedrich List*, za Japan *Meiji* elita – Japan su slijedile sve Azijske brzo-razvijajuće zemlje, uključujući Kinu), koja danas nije načelno dopuštena u EU. Međutim, nisu rijetke EU članice, posebno one veće, koje pronalaze načina da – zaobilazeći zabrane – podupiru domaće gospodarstvo, posebice u kriznim vremenima (poput onog iz doba Velike recesije 2009. godine).

3.2. Treba vidjeti što u okviru mogućeg Hrvatska može učiniti da omogućiti razvoj svog gospodarstva, uključujući i nautički turizam, koristeći pri tome iskustva drugih država, ali i osmišljavajući neka svoja rješenja.

4. KABOTAŽA

4.1. Riječ kabotaža vjerojatno dolazi od španjolskog “*cabo*” što znači rt. Pa bi *cabotaje* bila plovidba od rta do rta, dakle uz obalu (neke države), za razliku od plovidbe otvorenim morem.

4.2. Kad su Europski moreplovci počeli istraživati svjetska mora, predvođeni u početku Portugalom i Španjolskom, zastupala se tvrdnja da oni koji otkriju pomorske rute i prekomorske zemlje imaju na njih ekskluzivno pravo. *Papa Alexander VI* je radi mira u kršćanskom svijetu, 1493. godine povukao crtu od sjevernog do južnog pola i istočni dio kugle zemaljske dao Portugalcima, a zapadni Španjolcima. Kad su se i drugi Europski narodi uključili u istraživanja, osvajanja i trgovinu širom svijeta osporili su svojatanje ekskluziviteta nad pomorskim rutama, pozivajući se na slobodu mora. Nizozemski pravnik *Hugo Grotius*

1609. g. izdaje traktat *Mare liberum*, obrazlažući da svi imaju pravo ploviti morem, jer je ono slobodno za sve i na njega nitko ne može polagati pravo.

4.3. Međutim, već iduće godine nizozemska delegacija odlazi u London pregovarati o ribarenju i sugerira da obalna država zadrži suverenitet nad priobalnim morem, koji može braniti s kopna, obalnim topom. Tako je granicu do koje doseže suverenitet obalne države na moru odredio domet topovske kugle. Talijanski ekonomist *Ferdinand Galiani* zagovarao je širinu obalnog mora od 3 milje (1782. g), a državni tajnik SAD-a *Thomas Jefferson* se u noti o neutralnosti u britansko - francuskom ratu pozvao na 3 milje.

4.4. Suverenitet nad priobalnim morem trebao je u ono vrijeme štiti dva osnovna gospodarska interesa, pravo ribolova i prijevoz tereta i putnika između luka obalne države (na kopnu i otocima). Plovidba stranih brodova kroz teritorijalno more bila je dopuštena, pod uvjetom da je *neškodljiva*.

4.5. Konvencija UN o pravu mora u određenju pojma *neškodljiv prolaz* zabranjuje brodu, između ostalog, "*ukrcavanje ili iskrcavanje robe, novca ili osoba suprotno carinskim, fiskalnim, useljeničkim ili zdravstvenim zakonima i drugim propisima*"⁵, kao i "*svaku drugu djelatnost koja nije u izravnoj vezi s prolaskom*."⁶

4.6. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. g. već je uočio da zbog pojave nautičkog turizma klasična definicija kabotaže nije dovoljna. U toj novoj privrednoj djelatnosti prijevoz osoba između luka nije bila osnovna svrha. Uz klasičnu definiciju kabotaže, "*u svrhu unapređenja turizma*"⁷ Zakon (u st. 2, čl. 27.) je odredio da se *ne smatra kabotažom* "*prijevoz putnika stranom jahtom ili stranim čamcem, ako se taj prijevoz obavlja bez nakade*"⁸.

4.7. Pomorski zakonik ("PZ") iz 1994.⁹ je rezervirao prijevoz putnika između hrvatskih luka – kabotažu (iz koje je također isključio "*prijevoz putnika stranom jahtom ili stranim čamcem, ako se taj prijevoz obavlja bez nakade*") za *brodove* hrvatske državne pripadnosti, s tim što je PZ iz 2004.¹⁰ g. uz brodove dodao jahte i brodice hrvatske državne pripadnosti. Zbog pojave iznajmljivanja plovila za nautički turizam propisano je da se kabotažom "*smatra i prijevoz osoba stranom jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz*

⁵ Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Jamajka 1982 (Narodne novine – Međunarodni ugovori 9/2000); čl. 19.

⁶ Isto.

⁷ Podvukao pisac.

⁸ Branko Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1979; str. 32.

⁹ Pomorski zakonik; Narodne novine 17/1994.

¹⁰ Pomorski zakonik; Narodne novine 181/2004.

naplatu.¹¹ Uz to, dalje je propisano da se “prijevoz osoba jahtom ili brodicom uz naknadu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske može obavljati samo brodicom ili jahtom hrvatske državne pripadnosti, koja je u vlasništvu domaće fizičke ili pravne osobe i koja ispunjava uvjete utvrđene posebnim propisom koji donosi ministar.”¹²

4.8. Europska zajednica je u cilju daljnje integracije zajedničkog tržišta 1992. g. pretvorila teritorijalno more pojedine države članice u teritorijalno more svih država članica, otvarajući kabotažu države članice svim državljanima i brodarima iz EU. Po Uredbi Vijeća EU pomorska se kabotaža odnosi na usluge pomorskog prometa uz naknadu, što “posebno uključuje prijevoz putnika ... između luka” države članice.¹³

4.9. Ulaskom Hrvatske u EU 2013. g. trebalo je usuglasiti definiciju kabotaže s onom iz Uredbe EU, što je učinjeno izmjenama PZ-a iz iste godine¹⁴. Definiciji EU-a naš je zakonodavac dodao “prijevoz osoba jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu”¹⁵, s time da je omogućeno ministru pomorstva “odobriti plovnom objektu treće države [koji nema pripadnost države članice EU] obavljanje kabotaže” koji će propisati i visinu naknade za takvo odobrenje.

4.10. S obzirom da definicija kabotaže iz čl. 9. PZ-a određuje kabotažu kao “prijevoz ... putnika između hrvatskih luka”, krstarenje jahtom koje je započinjalo u luci izvan RH, bez obzira gdje je završavalo i obrnuto, tretiralo se kao međunarodno putovanje, a ne kabotaža [iako se plovidba jahte u hrvatskom akvatoriju mogla tumačiti kao “prijevoz osoba jahtom ... unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu” posebice ako je jahta pristajala u luke ili uvale, bez obzira što tu nije ukrcavala ili iskrcavala putnike u smislu ukrcaja za turističko krstarenje odnosno iskrcaja nakon završenog krstarenja]. Za krstarenje koje je započinjalo izvan Hrvatske, kao i iz država izvan EU, nije bilo potrebno ishoditi odobrenje za kabotažu. Na pitanje mogu li ne-EU jahte ispod 40 m dužine krstariti u hrvatskim vodama, na WEB stranici jednog posrednika za najam plovila iz 2016. g. stajao je ovakav odgovor: “Ne mogu započeti s korištenjem (jahte) u Hrvatskoj, ali mogu krstariti sa gostima na brodu i iskrcati goste u Hrvatskoj”¹⁶.

¹¹ St. 2., čl. 9.

¹² St. 4., čl. 9.

¹³ Čl. 2(1.a); UREDBE VIJEĆA (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža.)

¹⁴ Pomorski zakonik; Narodne novine 181/2004, 76/2004, 61/2011, 56/2013, 69/2017.

¹⁵ Čl. 9(4).

¹⁶ They cannot start charters in Croatia but they can cruise in Croatian waters with guests onboard and disembark guests in Croatia. (WEB stranica uklonjena); prema Petar Kragić,

4.11. Na djelatnost nautičkog turizma nije najsretnije primjenjivati propise namijenjene pravnom uređenju prijevoz putnika, jer je svrha krstarenja u nautičkom turizmu i prijevoza putnika različita. Stoga bi bilo dobro razmisliti o izmjeni definicije o kabotaži, na način da se umjesto o prijevozu putnika govori o turističkom krstarenju. U tom smislu čl. 9. PZ-a mogao bi glasiti:

(1) Prijevoz stvari i putnika između hrvatskih luka (pomorska kabotaža) uključuje:

4) krstarenje jahtom ili brodicom unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem uz naplatu, osim ulaska jahte ili brodice u te vode radi uplovljavanja najkraćim putem u jednu luku otvorenu za međunarodni promet.

4.12. Ovakvom definicijom bi se onemogućilo iznajmljenoj jahti državne pripadnosti ne-EU članice krstarenje hrvatskim morem bez ishodenog dopuštenja za kabotažu. Istom definicijom bi se dopustilo uplovljavanje u jednu luku otvorenu za međunarodni prijevoz, u svrhu ukrcaja ili iskrcaja gostiju ili snabdijevanja.

4.13. PZ ima odredbu koja nadopunjuje definiciju kabotaže, a glasi:

Prijevoz osoba jahtom ili brodicom u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske uz naknadu, odnosno obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti ili brodica sa ili bez posade (charter) može se obavljati uz uvjete i na način uređen posebnim propisom koji donosi ministar [pomorstva] uz suglasnost ministra nadležnog za turizam.

5. POREZ NA DODANU VRIJEDNOST (PDV) NA NAJAMNINU

5.1. Ulaskom u EU Hrvatska je prilagodila propise o porezima pravnoj stečevini EU. Prema Zakonu o PDV-u, mjesto obavljanja usluge kratkotrajnog iznajmljivanja prijevoznih sredstava je ono mjesto gdje se prijevozno sredstvo stvarno stavlja na raspolaganje primateljima usluge, što se odnosi i na plovila iznajmljena na rok do 90 dana.¹⁷

5.2. Primjena ovog propisa značila je da krstarenja iznajmljenom jahtom započeta izvan Hrvatske, bilo u članici EU ili trećoj zemlji, nisu plaćala PDV u

Free Market Competition in Nautical Tourism; prezentacija na 2nd Adriatic Maritime Law Conference, Opatija, 25-27 May 2017.

¹⁷ Čl. 23; Zakon o porezu na dodanu vrijednost; Narodne novine 73/2013, 99/2013, 148/2013, 153/2013, 143/2014, 115/2016.

Hrvatskoj. Na WEB stranici eksperata za nautički turizam¹⁸ našlo se objašnjenje: “Ne-EU komercijalne jahte ispod 40 m ne mogu ukrcajati [goste] u Hrvatskoj, ali ih mogu ukrcati u Crnoj Gori ili Sloveniji bez plaćanja PDV-a i iskrcati u Hrvatskoj. Ostaje pitanje hoće li PDV biti primijenjen za vrijeme provedeno u Hrvatskoj? To još uvijek nije slučaj.”

5.3. Međutim, to je postao slučaj u 2017. g. kad je Hrvatska odlučila primijeniti PDV na krstarenja započeta u ne-EU članici. Naime, Europsko pravo o PDV-u ima korektiv općim propisima o mjestu pružanja usluga, nazvan “*kriterij stvarnog korištenja i uživanja*”. Članice ga mogu koristiti po svom nahođenju, ako im se čini da opće pravilo dovodi do dvostrukog oporezivanja, neoporezivanja ili narušavanja tržišnog natjecanja. Propis se nalazi u čl. 59a Direktive Vijeća 2008/8/EZ od 12. veljače 2008. o izmjeni Direktive 2006/112/EZ o mjestu pružanja usluga i glasi (riječi u uglatim zagradama ubacio autor radi lakšeg razlikovanja “mjesta pružanja usluge” i mjesta “korištenja usluge” što je prilično zbunjujuće):

Kako bi se spriječilo dvostruko oporezivanje, neoporezivanje ili narušavanje tržišnog natjecanja, države članice mogu, s obzirom na usluge čije je mjesto pružanja uređeno prema člancima 44., 45., 56. i 59.:

- (a) smatrati da se mjesto [*ukrcaja turista*] pružanja ... usluga koje se nalazi na njihovom državnom području, nalazi izvan Zajednice, ako se usluge [*krstarenje*] stvarno koriste i uživaju izvan Zajednice;
- (b) smatrati da se mjesto [*ukrcaja turista*] pružanja ... usluga koje se nalazi izvan Zajednice, nalazi na njihovom državnom području, ako se usluge [*krstarenje*] stvarno koriste i uživaju na njihovom državnom području.

5.4. Propis je preuzela Hrvatska u ovom tekstu i nalazi se u članku 35. Pravilnika o PDV-u:

- (1) Mjesto obavljanja usluga iznajmljivanja ... plovila (sa ili bez smještaja) u skladu s Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, ... koje se obavljaju u tuzemstvu osobama koje nisu porezni obveznici je izvan Europske unije, ako se te usluge stvarno koriste izvan Europske unije.¹⁹

¹⁸ Koja je uklonjena; prema Petar Kragić, *Free Market Competition in Nautical Tourism*; prezentacija na 2nd Adriatic Maritime Law Conference, Opatija, 25-27, May 2017.

¹⁹ Čl. 1(1) Pravilnika o izmjenama i dopunama pravilnika o porezu na dodanu vrijednost; Narodne novine 41/2017.

- (2) Mjesto obavljanja usluga iznajmljivanja ... plovila (sa ili bez smještaja) u skladu s Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, ..., koje se obavljaju izvan Europske unije osobama koje nisu porezni obveznici je u tuzemstvu, ako se te usluge stvarno koriste u tuzemstvu.²⁰

Dopunjen članak 41. Pravilnika o PDV-u određuje kako će se računati porezna osnovica za potrebe članka 35.

... poreznu osnovicu kod usluge iznajmljivanja plovila ... čini razmjerni dio vrijednosti ugovorene usluge najma plovila koji se stvarno koristi u tuzemstvu (dani plovidbe u Republici Hrvatskoj, što uključuje dan uplovljenja u Republiku Hrvatsku i dan isplavljenja iz Republike Hrvatske, u odnosu na ukupno trajanje najma).²¹

5.5. Dakle, ako bi se po općem pravilu (vezano za mjesto stavljanja prijevoznog sredstva na raspolaganje najmoprimcu) držalo da se usluga obavlja izvan EU (ili bolje reći da se ne oporezuje po pravilima EU), onda država članica može odlučiti oporezovati uslugu pod uvjetom da se ona stvarno koristi na njenom državnom području (u toč. 5.3 gore - st. 2. čl. 35.). Shodno navedenom, PDV se počeo naplaćivati na krstarenja hrvatskim morem iznajmljenim jahtama započeta izvan EU, što se posebno odrazilo na krstarenja koja su kretala iz Crne Gore. Zakonodavac je dobro postupio što PDV nije primijenio retroaktivno na krstarenja ugovorena prije 30. travnja 2017., jer bi to izazvalo znatne poremećaje i sporove (tko će platiti neplanirani trošak) na tržištu.

5.6. Držimo opravdanim naplaćivati PDV za vrijeme boravka jahte, iznajmljene u okviru komercijalne djelatnosti nautičkog turizma u teritorijalnim vodama RH (osim u slučaju neškodljivog prolaza), bez obzira gdje ukrcava ili iskrcava turiste. Napomenimo da je po propisima EU mjesto pružanja usluga putničkog prijevoza mjesto gdje se putnički prijevoz obavlja, razmjerno prijedenoj udaljenosti.²²

²⁰ Čl. 1. Pravilnika o izmjenama i dopunama pravilnika o porezu na dodanu vrijednost; Narodne novine 41/2017, kojim se dopunjuje čl. 35. Pravilnika o PDV-u Narodne novine br. 79/13, 85/13 - ispravak, 160/13, 35/14, 157/14, 130/15, 1/17.

²¹ Čl. 2. Pravilnika o izmjenama i dopunama pravilnika o porezu na dodanu vrijednost; Narodne novine 41/2017.

²² Čl. 48. DIREKTIVE VIJEĆA 2008/8/EZ od 12. veljače 2008. o izmjeni Direktive 2006/112/EZ o mjestu pružanja usluga.

5.7. Međutim, PDV se ne naplaćuje na najamninu za krstarenje u hrvatskom moru započeto u nekoj drugoj članici EU. Tako se za krstarenje koje započne u Trstu jahtom koja za par sati uđe u hrvatsko more i tamo provede dva tjedna, sav PDV plaća u Italiji.

5.8. Ako se pak u nekoj članici EU PDV *ne plaća* na najamninu jahte korištenu u drugoj EU članici, [npr. ako je jahta iznajmljena u Sloveniji, a krstari u Hrvatskoj], onda država gdje se jahta iznajmljuje uživa tržišnu pogodnost, jer se više isplati unajmiti jahtu u Sloveniji i krstariti u Hrvatskoj, nego je iznajmiti u Hrvatskoj i plaćati PDV na najamninu.

5.9. Postavlja se pitanje, može li se u takvom slučaju primijeniti pravilo kriterija “*stvarnog korištenja i uživanja*” u cilju izbjegavanja situacije neoporezivanja. Što se tiče propisa iz čl. 59a (b), ne može. Ako je jahta stavljena na raspolaganje najmoprimcu u državi članici EU, onda je po terminologiji EU propisa “mjesto pružanja” usluge iznajmljivanja *unutar EU*, pa makar drugi dio hipoteze – da se usluge stvarno koriste i uživaju u državnom području članice EU, odnosno, kako kaže naš propis, da se “*usluga stvarno koristiti u tuzemstvu*” – bio ispunjen, korektivni propis “*stvarnog korištenja i uživanja*” iz čl. 59a (b) Direktive ne može se primijeniti.

5.10. Pogledajmo primjenu drugog kriterija “*stvarnog korištenja i uživanja*” u verziji hrvatskog propisa, kako smo naveli u toč. 5.3 [čl. 35 (1)] glasi:

Mjesto obavljanja usluga iznajmljivanja ... plovila (sa ili bez smještaja) u skladu s Pravilnikom o uvjetima za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanje usluge smještaja gostiju na plovilu, ... koje se obavljaju u tuzemstvu osobama koje nisu porezni obveznici je izvan Europske unije, ako se te usluge stvarno koriste izvan Europske unije.²³

Proizlazi da jahta koja dokaže (izvatkom iz broskog dnevnika, elektronskim zapisom rute, itd.) da je plovilo izvan EU (na otvorenom moru i u teritorijalnim vodama ne-EU članica, npr. na Karibima) neće plaćati porez za dane najma koje je provela izvan EU, iako je stavljena turistima na raspolaganje u Hrvatskoj. Kako primijeniti ovaj propis s obzirom na određivanje porezne osnovice? Pogledajmo činjenice:

5.10.1. Po dopunjenom članku 41. Pravilnika o PDV-u (vidi toč. 5.3), koji određuje način utvrđivanja porezne osnovice za potrebe²⁴ čl. 35., poreznu osnovicu

²³ Čl. 1(1). Pravilnika o izmjenama i dopunama pravilnika o porezu na dodanu vrijednost; Narodne novine 41/2017.

²⁴ Članak kaže “ ... poreznu osnovicu kod iznajmljivanja plovila iz članka 35. ovog pravilnika čini ...”

“čini razmjerni dio vrijednosti ugovorene usluge najma plovila koji se stvarno koristi u tuzemstvu (dani plovidbe u Republici Hrvatskoj, što uključuje dan uplovljenja u Republiku Hrvatsku i dan isplovljenja iz Republike Hrvatske), u odnosu na ukupno trajanje najma”.

5.10.2. Postavlja se pitanje, da li je ovaj propis bio namijenjen samo slučaju iz st. 2. čl. 35. Pravilnika (dakle ukrcaj turista u ne-EU državi, s krstarenjem u Hrvatskoj), ili, kako proizlazi iz jezičnog tumačenja pozivanja st. 10. čl. 41. na čl. 35. i na slučaj iz st. 1. čl. 35. (ukrcaj turista u Hrvatskoj, s krstarenjem izvan EU).

5.10.3. U svakom slučaju, s obzirom da se st. 1. čl. 35. Pravilnika o PDV-u mora primjenjivati, onda bi trenutkom isplovljavanja iz hrvatskih voda jahta koja je ukrcala turiste u Hrvatskoj (gdje je stvarno stavljena na raspolaganje primatelju usluge) prestala teći obveza plaćanja PDV-a na najamninu.

5.10.4. Porezna osnovica bi se utvrdila s obzirom na vrijeme u kojem se jahta “stvarno koristila u tuzemstvu”.

5.10.5. Što se događa kad jahta uplovi u talijanske vode? To više nije tuzemstvo, pa dani koje jahta provede u Italiji ne ulaze u dane plovidbe u Hrvatskoj. Međutim, jahta se i u Italiji koristi unutar EU, pa nije ispunjen uvjet iz st 1. čl. 35. Pravilnika o PDV-u, da se “usluga stvarno koristi izvan EU”.

5.10.6. Izgleda da se radi o *pravnoj praznini*, koja bi se mogla popuniti *analogijom*. Propis o određivanju osnovice po kojem ona “čini razmjerni dio vrijednosti ugovorene usluge najma plovila koji se stvarno koristi u tuzemstvu (dani plovidbe u Republici Hrvatskoj, što uključuje dan uplovljenja u Republiku Hrvatsku i dan isplovljenja iz Republike Hrvatske), odnosu na ukupno trajanje najma”, treba se za potrebe st. 1. čl. 35. Pravilnika o PDV-u, tumačiti na način da se riječi “stvarno koristi u tuzemstvu” čitaju “stvarno koristi u EU”, dok se propis o određivanju osnovice ne doradi.

5.11. Ovo pravilo koriste EU članice za privlačenje djelatnosti nautičkog turizma, kako bi potakle poduzetnike da organiziraju početak krstarenje u njihovoj državi. Ako krstarenje započinje u Italiji ili Francuskoj onda bi, po općem propisu, za cijelo vrijeme trajanja najma jahte najamnina bila podložna oporezivanju. Međutim, te države omogućuju da se dani najma provedeni na otvorenom moru izvan teritorijalnih voda država EU članica (12 nautičkih milja od obale) odbiju u obračunu PDV-a. Tako najamnina u tom vremenskom razdoblju, potrebnom za plovidbu od francuskih do grčkih teritorijalnih voda, ne podliježe plaćanju PDV-a. To Francusku čini povoljnijom polaznom točkom za krstarenje Sredozemljem, ili do Kariba od Španjolske, koja takvu povlasticu ne poznaje.

5.12. Postavlja se pitanje može li se primijeniti ovo drugo pravilo kriterija “stvarnog korištenja i uživanja” u svrhu izbjegavanja neoporezivanja kada se radi o započinjanju krstarenja u državi EU koja ne naplaćuje PDV za vrijeme krstarenja jahte u moru druge EU države. Ovdje, po našem propisu, mjesto pružanja usluge iznajmljivanja plovila (mjesto gdje je plovilo stavljeno na raspolaganje najmoprimcu) ne bi bilo u tuzemstvu, već u drugoj državi (članici EU), a stvarno se usluga koristi unutar EU, jer teritorij Hrvatske, po definiciji, spada u područje EU.²⁵ Dakle, pravilo iz čl. 59a(a) Direktive Vijeća 2008/8/EZ od 12. veljače 2008. o izmjeni Direktive 2006/112/EZ o mjestu pružanja usluga, ne može se primijeniti jer je mjesto pružanja usluge (dakle ukrcaj turista na jahtu) nije na državnom području Hrvatske, a usluga se koristi i uživa unutar Zajednice, jer je teritorij Hrvatske ulazi u teritorij EU. Postavlja se pitanje da li je EU dopustila nekoj članici primjenu nulte stope PDV-a na najam jahti, ili ta članica ovaj porez neovlašteno izbjegava primijeniti.

6. VELIKE JAHTE – OPĆENITO

6.1. Hrvatska ima uvjete ne samo za krstarenje velikih jahti, već i za njihovo zimovanje, servisiranje, remont, preinake i opskrbu. Računa se da velike jahte u matičnoj luci godišnje potroše i do milijun eura.

6.2. Nekoliko marina u Hrvatskoj sagradilo je vezove za velike jahte, ali je izvan sezone interes za te vezove mali zbog, između ostalog, nepotrebnih administrativnih prepreka. Istovremeno takve jahte u velikom broju trajno borave u lukama stranih zemalja, pa i onih u neposrednom susjedstvu, kao što je Crna Gora [gdje plaćaju vez, obavljaju popravke, snabdijevaju se i gdje posada boravi cijelo vrijeme trošeći u toj zemlji za život].

6.3. Osim izravne koristi od boravka velikih jahti u našem akvatoriju, propagandni učinak provođenja odmora poznatih osoba na jahtama u Hrvatskoj je velik. Među korisnicima velikih jahti ima puno potencijalnih ulagača koje negativno iskustvo s krstarenja u našim vodama može odvratiti od ulaganja i poslovanja u Hrvatskoj. Takva se negativna propaganda brzo širi.

6.4. Sredozemlje je jedno od najpopularnijih mora (uz Karipsko) za krstarenje velikim jahtama. Trenutno u Sredozemlju ima oko 300 velikih jahti koje

²⁵ “Europska unija”, “područje Europske unije”, ... je područje država članica i područje Europske unije; Čl. 3. Zakona o porezu na dodanu vrijednost: Narodne novine 73/2013, 99/2013, 148/2013, 153/2013, 143/2014, 115/2016.

bi potencijalno mogle krstariti našim akvatorijem ili zimovati u našim lukama. Mnoge se destinacije trude privući ih.

7. PREGLED DOKUMENTACIJE I JAHTE (KAO UVJET ZA OBAVLJANJE DJELATNOSTI)

7.1. Administrativni postupak za udovoljavanje uvjetima dopuštenja bavljenja iznajmljivanjem jahti predstavlja smetnju krstarenju hrvatskim morem. Trenutno se radi na njegovoj izmjeni.

7.2. Postupak zahtijeva *“dokaz da jahta ... udovoljava statutarnim zahtjevima najmanje u opsegu kako su propisani za jahte koje viju zastavu Republike Hrvatske”*²⁶.

7.3. Dokaz je izvještaj o pregledu koji obavi “ovlaštena osoba” određena od Ministarstva nadležnog za pomorstvo (Ministarstvo). To je Lučka kapetanija i/ili Hrvatski registar brodova (“HRB”).

7.4. Postupak u praksi izgleda ovako. Agent jahte unaprijed, prije dolaska jahte u hrvatske vode, pošalje Zahtjev [za dodjelu korisničkog prava rada na centralnoj bazi podataka za prijavu lista posade i putnika na plovilima za iznajmljivanje] Ministarstvu s propisanim ispravama [među ostalim, ovisno o veličini jahte, upisni list jahte, svjedodžbu o klasi itd.]. Ministarstvo ima rok od 90 dana za donošenje rješenja o zahtjevu.

7.5. Ministarstvo, nakon nekog vremena, u pravilu kraćem od 90 dana, donese rješenje o prihvatljivosti Zahtjeva (i priloženih isprava) i imenuje ovlaštenu osobu (točka 7.3 gore), koja mora pregledati jahtu i izdati potvrdu koja služi kao *“dokaz da jahta ... udovoljava statutarnim zahtjevima najmanje u opsegu kako su propisani za jahte koje viju zastavu Republike Hrvatske”* (točka 7.2 gore).

7.6. Pregled ovlaštene osobe se obavlja *“u pravilu ... najkasnije prije početka obavljanja charter usluge iz prve hrvatske polazišne luke”*²⁷.

7.7. Kako bi se izbjegao zastoje u programu krstarenja jahte agenti često traže da jahta dođe gostima koji plaćaju velike iznose za svoj odmor, svako čekanje radi obavljanja administrativnih postupaka treba svakako izbjegavati.

²⁶ Postupak se provodi radi (i) dodjele korisničkih prava rada na centralnoj bazi podataka (za jahte pod zastavama država EU), odnosno (ii) odobrenja za kabotažu za jahte pod zastavama trećih država). (Vidi Upute za postupanje charter kompanijama koje namjeravaju obavljati charter djelatnosti stranim jahtama i brodicama; Pregled dokumentacije i opreme), Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture; Zagreb, lipanj 2014.

²⁷ Isto

7.8. Evo čestog primjera iz prakse. Turisti se obično ukrcavaju subotom. Jahta dolazi radi obaveznog pregleda nešto ranije, nije rijetkost da to bude u petak. Pregled se obavi i agent jahte sad ima rješenje Ministarstva o prihvatljivosti Zajtjeva i izvještaj "ovlaštene osobe" koji šalje Ministarstvu radi ishođenja šifre jahte potrebne za prijavu turista i posade. Kako je petak popodne, moguće je da se šifra ne dobije do ponedjeljka ujutro. Ako bi jahta isplovila bez obavljene prijave i bila podvrgnuta *ad hoc* inspekcijskom pregledu iz toga mogu proizići neugodnosti s vrlo lošim posljedicama.

7.9. Sličan postupak izdavanja odobrenja u Europi ima samo Španjolska, a u svijetu još Ekvador za plovidbu vodama nacionalnog parka Galapagos.

7.10. Treba razmotriti mogućnosti kako ovaj postupak učini funkcionalnijim, tako da olakša obavljanje djelatnosti nautičkog turizma, a time ne poveća rizike.

7.11. Postoji više rješenja. Najjednostavnije je primijeniti postupak za trgovačke brodove, na način da se prihvate isprave o sposobnosti jahte za plovidbu izdane od odobrene organizacije (međunarodno priznatog klasifikacijskog zavoda), s tim da državna lučka inspekcija može po nahođenju bilo kada obaviti inspekcijski nadzor. Možemo se bez prevelikog rizika osloniti na svjedodžbe renomiranih klasifikacijskih zavoda, pogotovo što brodar zna da jahta može biti podvrgnuta inspekcijskom nadzoru. Nadzor može dovesti do zaustavljanja jahte i kažnjavanja odgovornih osoba, ako se uoči da stvarno stanje ne odgovara pravilima za izdavanje i valjanost svjedodžbi. (Ne ispituje se tehnička ispravnost svakog stranog automobila koji dolazi u Hrvatsku).

7.12. Nelogičnost, koja često u praksi proizvodi frustraciju, je plaćanje pristojba za kalendarsku godinu, bez obzira u kojem doba godine obveza plaćanja nastaje. Primjer je naknade za sigurnost plovidbe koju plaćaju sva strana plovila koja dolaze ili borave u Hrvatskoj. Prema Uredbi o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti²⁸ naknada se plaća "za kalendarsku godinu, bez obzira na vremensko razdoblje plovidbe" u Hrvatskoj. Cijena je, dakle, ista ako jahta uplovi u Hrvatsku u siječnju kad je do isteka kalendarske godine preostalo 11 mjeseci, ili u srpnju, kad je do kraja godine ostalo 5 mjeseci. U 2018. godini nautičari će plaćati i paušalnu boravišnu pristojbu za vremenska razdoblja od 8 dana, 15 dana, 30 dana, 90 dana i 1 godinu, što, s obzirom na ponuđene rokove, izgleda prihvatljivo. Međutim, poskupljenje za jahte je drastično u rasponu od 56% do 753%. Ako uzme-mo u obzir reakcije potrošača na ovakva poskupljenja, onda prema istraživanji-

²⁸ Uredba o uvjetima za dolazak i boravak stranih jahti i brodice namijenjenih sportu i razonodi u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske; NN 97/2013; 50/2017.

ma ekonomije ponašanja, ovakvo drastično poskupljenje nije dobar marketinški potez. Crna Gora, s kojom nas nautičari uspoređuju kad od tamo uplovljavaju u naše vode, ima vinjete za razdoblja od 7; 14; 30; 90, i 365 dana, uz odgovarajuće cijene za svaku od njih, dok boravišnu pristojbu naplaćuje za razdoblja od 7, 15, 30, 90 i godine dana. U odnosu na Hrvatsku razlika u cijeni je enormna. U Crnoj Gori jahta preko 24 metra za godinu dana plaća €120, a u Hrvatskoj €1,920 (po tečaju €1 = HRK 7.55

8. BORAVAK POSADE U HRVATSKOJ

Kratkotrajni boravak

8.1. Strani državljani članovi posade jahte, imaju u načelu isti status kao članovi posade stranog trgovačkog broda, sve dok se boravak jahte u Hrvatskoj ne produži preko 90 dana.

8.2. Posada jahte koji nisu državljani Republike Hrvatske ulaze u Hrvatsku temeljem putovnice, (državljeni EU članice osobne iskaznice), što im omogućava boravak u zemlji do 3 mjeseca (*“kratkotrajni boravak”* prema Zakonu o strancima).

8.3. Ako je za ulazak državljana strane države potrebna viza za Hrvatsku, koju pomorac nema, onda temeljem (i) putovnice ili pomorske knjižice i (ii) popisa posade, nadležni ured Ministarstva unutarnjih poslova (*“MUP”*) izdaje posebnu propusnicu.

8.4. Takva vrsta propusnice uobičajena je u svjetskom pomorstvu i poznata je pod imenom *“shore pass”* – koja dopušta članu posade da siđe s broda i boravi *“u mjestu u kojem se nalazi granični prijelaz ili luka”*.²⁹ Ta propusnica vrijedi dok brod boravi u luci. Kad brod napusti luku, propusnica prestaje vrijediti i član posade mora isploviti s brodom. Dobro je rješenje da odobrenje *“može vrijediti za sve najavljene luke uplovljavanja plovila na području RH za vrijeme zadržavanja plovila u luci”*.³⁰

8.5. Zakon o strancima propisuje da na temelju potvrde o prijavi rada, do 90 dana u kalendarskoj godini, mogu u Hrvatskoj raditi *“stranci koji rade na plovilima i upisani su u popis posade”*.³¹ Zakon ne razlikuje plovilo strane i hrvatske zastave, niti izričito zahtijeva da ugovor o radu bude zaključen između domaćeg poslodavca i pomorca. Međutim, problem je u tome što je cijeli je zakon temeljen na radu zaposlenika za domaćeg poslodavca, a strani poslodavac može slati svog

²⁹ Čl. 21. Zakona o nadzoru državne granice; Narodne novine 83/2013, 27/2016.

³⁰ Čl. 21(3) Zakona o nadzoru državne granice.

³¹ Čl. 82(1) toč. 11. Zakona o strancima; Narodne novine 130/2011, 74/2013, 69/2017.

radnika u Hrvatsku samo u okviru prekograničnog pružanja usluge hrvatskom trgovačkom društvu ili obrtu.

8.6. EU Direktiva o sezonskim radnicima³² dopušta boravak i rad državljanima trećih (ne-EU) država do 90 dana, ali samo na državnom području države članice (koja im je odobrila boravak) u svrhu zapošljavanja u statusu sezonskih radnika³³. Uvjet je da je takav državljanin zaključio ugovor o radu izravno s poslodavcem s (poslovnim) nastanom u državi koja odobrava sezonski rad. Očito da se EU direktiva ne može primijeniti u slučaju kad poslodavac [vlasnik ili poslovođitelj jahte koja boravi u Hrvatskoj] ima boravište ili poslovni nastan u inozemstvu, što je kod velikih jahti redovito slučaj. Ovo je još jedan dokaz posebnosti pomorskog prava, jer propis primjenjiv na, primjerice, berače jabuka, nije primjenjiv na pomorce.

8.7. Kako se u radu na izmjenama i dopunama PZ-a odlučilo pokušati riješiti specifične probleme nautičkog turizma u tom zakoniku [koji bi onda za ta pitanja postao *lex specialis*] predlaže se unijeti slijedeći propis:

Članak 429.m

- (1) Stranom državljaninu članu posade jahte ili strane jahte, koji nema potrebnu vizu za ulazak u Republiku Hrvatsku, a svoj status može dokazati valjanom pomorskom knjižicom ili ugovorom o radu i upisan je u popis posade, može se izdati odobrenje za kretanje u mjestu u kojem se nalazi granični prijelaz ili luka, odnosno u susjednim mjestima.
- (2) Ako tražitelj to zatraži, odobrenje iz stavka 1. ovoga članka može biti izdano na način da vrijedi za područje Republike Hrvatske dok jahta u njemu boravi, a najduže do 90 dana.

Ovakvo rješenje imaju države koje konkuriraju Hrvatskoj u nautičkom turizmu.

Privremeni boravak

8.8. Problem se javlja kod duljeg boravka jahti zbog remonta, zimovanja i sl. Ako posada ostaje preko 3 mjeseca u Hrvatskoj, treba zatražiti "*privremeni*

³² DIREKTIVA 2014/36/EU EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 26. veljače 2014. o uvjetima za ulazak i boravak državljanina trećih zemalja u svrhu zapošljavanja u statusu sezonskih radnika.

³³ Čl. 2. gornje Direktive.

*boravak*³⁴ koji može trajati do godine dana. Za ishođenje privremenog boravka treba biti ispunjen jedan od uvjeta za odobrenje (među njima su “*rad*” i “*rad raspoređenog radnika*”³⁵). Kako član posade ne radi na kopnu već na brodu koji može svaki čas isploviti i napustiti hrvatske vode, u postupku ishođenja dozvole za boravak i rad pojavljuje se poteškoća. Naime MUP traži da se kao dokaz potrebe dugoročnosti boravka člana posade u hrvatskim vodama podnese dokaz da će jahta duže vrijeme ostati u Hrvatskoj.

8.9. U tom smislu traži se ugovor o vezu na duže vrijeme, ugovor o remon- tu koji će duže trajati i sl. Brodar jahte ne želi zaključiti duži ugovor o vezu jer hoće imati mogućnost premjestiti jahtu u drugu luku ili zemlju, ako se ukaže potreba, ili nema mogućnost unaprijed zaključiti ugovor na godinu dana (takav je slučaj u marini Mandalina u Šibeniku). Ima slučajeva gdje se predviđa da će radovi na obnovi jahte trajati do 90 dana, međutim, brodar se pita što će biti ako se radovi produže (što je čest slučaj). Hoće li posada morati napustiti brod?

8.10. Za rješenje ovog problema predlaže se u PZ-u propisati:

Članak 429.n

- (1) Državljaninu EU ili treće zemlje ukranom u svojstvu članu posade na jahti ili stranoj jahti kod domaćeg ili stranog poslodavca, za koju vlasnik jahte ili vlasnikov ovlaštenu zastupnik izjave da će jahta boraviti u Republici Hrvatskoj duže od 90 dana, odobriti će se privremeni boravak u svrhu rada na toj jahti.
- (2) Ako je član posade iz stavka 1. ovog članka državljanin treće zemlje kojem je za ulazak u Republiku Hrvatsku potrebna viza, može zahtjev za odobrenje privremenog boravka podnijeti i u policijskoj upravi luke u Republici Hrvatskoj u kojoj se jahta nalazi.

8.11. Sadašnje stanje i razmišljanje o njegovoj izmjeni, prije odluke da se status jahti riješi Intervencijom u PZ, prikazano je u točkama 8.12 do 8.35.

8.12. Evo primjera iz prakse. Jahta ide na remont u hrvatsko brodogradilište. Član posade ima hrvatsku vizu koja ističe unutar planiranog roka popravka, ali je očito da će radovi biti produženi pa je agent započeo proces ishođenja dozvole za rad i boravak. Međutim treba podastrijeti ugovor o remontu koji traje duže od roka isteka kratkotrajnog boravka člana posade. Takvo produljenje roka u ugovor o remontu još nije uneseno, pa još vrijedi satri rok, za čije će se prekora-

³⁴ Čl. 47. Zakona o strancima.

³⁵ Isto.

čenje, ako do njega dođe (što postaje izgledno), plaćati ugovoreni penali. Što će biti s posadom?

8.13. Zakonski rok za ishođenje dozvole za boravak i rad je 30 dana, ali se u praksi produlji na do dva ili tri mjeseca. Uz uobičajene isprave, kao putovnicu, dokaze o plaćenim pristojbama, fotografije člana posade i sl. MUP zahtijeva ugovor o radu pomorca i ugovor između broдача i nekog pružatelja usluge u Hrvatskoj – brodogradilišta, marine i sl. iz kojeg će se učiniti vjerojatnim da će jahta boraviti u Hrvatskoj preko tri mjeseca. U nautičkom poslovanju, pogotovo s velikim jahtama, ovom je uvjetu teško udovoljiti.

8.14. Za ovaj se problem mora naći razumno rješenje koje ima smisla u kontekstu poslovanja u nautičkom turizmu. U njegovu rješavanju treba poći od *razloga* (motiva) za traženje dokaza o *vjerojatnoj* duljini boravaka jahte u RH; najčešće *ugovora s marinom o korištenju veza na godinu dana*.

8.15. Kažemo *vjerojatnoj*, jer jahta koja i ima ugovor o vezu na godinu dana može nakon 3 mjeseca, iz bilo kojeg razloga, biti premještena u Monte Carlo, na Karibe ili Crnu Goru. Čini se da razlog traženju dokaza o dužini boravka jahte u RH proističe iz analogne primjene *općeg* propisa na specifičnu situaciju. To pokazuje da pomorsko pravne odnose treba uređivati posebnim propisima *lex specialis*. Razlozi (motivi) traženja dokaza o duljini boravka jahte u RH mogu se objasniti na sljedeći način:

8.15.1. Ne postoji poseban propis (*lex specialis*) o odobrenju *privremenog boravka* strancima – članovima posade na jahtama koje borave u RH.

8.15.2. Čl. 47. Zakona o strancima kao temelj za odobrenje privremenog boravka propisuje, između ostalog, boravak *“u svrhu ... rada”*³⁶.

8.15.3. Kod klasičnog slučaja *“rada”* (na kopnu) stranac će priložiti ugovor o radu s bankom, revizorskom tvrtkom, farmaceutskom kompanijom, i sl. Ugovoreni rok trajanja zaposlenja je preko 3 mjeseca, što znači da će radnik morati boraviti u RH preko 3 mjeseca kako bi te poslove kroz ugovoreni rok obavljao. Dakle, njegov ugovor o radu je dokaz da radnik ima potrebu boraviti u RH kroz razdoblje trajanja ugovora o radu. Naravno da radnik iz niza razloga može prestati raditi u RH i ranije, pa i takvih kao što su iseljenje, gašenje njegovog radnog mjesta zbog preseljenja proizvodnje u inozemstvo, zatvaranja podružnice, smanjivanja obima posla i sl. Tada će mu prestati *privremeni boravak “zbog prestanka uvjeta za odobrenje privremenog boravka”*³⁷.

³⁶ Čl. 47(1), toč. 6.

³⁷ Čl. 72(1) Zakona o strancima.

8.15.4. Kad je u pitanju član posade na jahti koja boravi u RH, onda njegov ugovor o radu na jahti na rok od, recimo, 6 mjeseci nije dokaz da će on stvarno raditi u RH preko 3 mjeseca, jer jahta može u svako doba isploviti iz RH. Zbog toga je izgleda, *conclusio ergo*:

Ako ćemo odobriti *privremeni boravak* moramo imati neku ispravu koja će dokazati (u stvari učiniti vjerojatnim) da će jahta (pa prema tome i njen član posade) boraviti u RH preko 3 mjeseca. To bi mogao biti ugovor o korištenju veza u hrvatskoj marini na godinu dana, jer ako plaća godišnji vez jahta se vjerojatno neće premjestiti u Monte Carlo, na Karibe ili Crnu Goru.

8.15.5. Jedno od rješenja problema bilo bi u čl. 47(1) Zakona o strancima dodati točku koja bi predviđjela kao *svrhu boravaka* rad na jahti koja namjerava dulje boraviti u RH. Ako jahta bude stvarno dulje boravila u RH, posada će imati valjani *privremeni boravak*. Ako se zbog bilo kojeg razloga dulji namjeravani boravak ne ostvari, *privremeni boravak* članovima posade prestat će iz zakonskih razloga.

8.16. Zakon o strancima je ranije imao i diskrecijski razlog za odobrenje *privremenog boravka* koji se mogao "*odobriti ... i u druge svrhe, najduže do 6 mjeseci u godini dana*"³⁸ bez posebne kvalifikacije, pa se *privremeni boravak* mogao tražiti i nakon isteka roka *kratkotrajnog boravka*. Međutim, propis je izmijenjen 2013. g. glasi:

Iznimno ..., strancu se može odobriti *privremeni boravak* i u druge svrhe do godine dana. Zahtjev za reguliranje boravka u druge svrhe stranac može podnijeti *nakon isteka roka od šest mjeseci od isteka važenja privremenog boravka* koji je bio odobren u druge svrhe.

8.17. Sadašnji propis nije logičan. Ako je taksativno navedeno 7 razloga³⁹ zbog koji se odobrava *privremeni boravak* "*strancu koji namjerava boraviti ili boravi u RH*", onda stvarno nema smisla propisivati i sedmi diskrecijski razlog "*i u druge svrhe*"; na način da ga se – za razliku od starog zakona – uvjetuje mogućnošću podnošenja "*nakon isteka roka od šest mjeseci od isteka važenja privremenog boravka koji je bio odobren u druge svrhe*".

8.18. Neka bi se logika mogla naći ako se uzme da se u izrazu "*koji je bio odobren u druge svrhe*", misli na jedan od 7 razloga za odobravanje *privremenog*

³⁸ Čl. 47(4) Zakona o strancima, Narodne novine 130/2011.

³⁹ Čl. 47(1) Zakona o strancima, Narodne novine 130/2011, 74/2013, 69/2017; 1. spajanje obitelji; 2. srednjoškolsko obrazovanje i studiranje; 3. znanstvena istraživanja; 4. humanitarni razlozi; 5. životno partnerstvo; 6. rad; 7. rad upućenog radnika.

boravka (dakle, stranac je boravio kao student godinu dana, pa nakon što od toga prođe 6 mjeseci može zatražiti *privremeni boravak* radi znanstvenog istraživanja). Međutim, tom se tumačenju protive riječi "iznimno od stavka 1 ovog članka, strancu se može odobriti privremeni boravak i u druge svrhe"⁴⁰. To onda očito nisu svrhe nabrojene u prvom stavku.⁴¹

8.19. Ako je poslodavac člana posade iz Europskog gospodarskog prostora ("EGP") može, u okviru prekograničnog pružanja usluga, uputiti člana posade za ograničeno vrijeme na rad u RH, s time da, ako je raspoređeni član posade "*državljanin treće države*", (dakle ne iz EPG-a), onda mora zatražiti *privremeni boravak* ako ostaje u Hrvatskoj preko 3 mjeseca⁴². *A contrario*, ako je državljanin države EPG-a, onda ne treba tražiti odobrenje privremenog boravka.

8.20. Državljanin države članice EGP-a može boraviti u RH i dulje od 3 mjeseca, između ostalog, ako je "*radnik*" ili "*ima dostatna sredstva*" za život⁴³, ili na vede neku drugu svrhu, pod uvjetom da ima sredstva za život i zdravstveno osiguranje.⁴⁴

8.21. Državljanin države članice EPG-a koji namjerava boraviti duže od 3 mjeseca u RH, dužan je samo prijaviti boravak u roku, ne kasnijem od 8 dana od isteka 3 mjeseca boravka.⁴⁵

8.22. Navedimo da zbog neriješenog statusa posade jahte imamo situaciju da ljeti na tranzitnim vezovima boravi 500 velikih jahti, od kojih svega 10% odluči ostati na zimskom vezu u našim marinama. Tako jahte dolaze u svibnju, a početkom srpnja, ako odluče zimovati u Hrvatskoj, počinju se raspitivati za uvjete dužeg boravaka tijekom zime. Kad se vlasnicima objasni postupak ishođenja dozvole za boravak i rad posade, ili nakon pokušaja prikupljanja dokumentacije za ishođenje te dozvole, uglavnom odustaju (preko 2/3 zainteresiranih koji su postavili upite), a jahte odlaze na zimovanje u druge države – Crnu Goru, Italiju i sl. Vezovi za velike jahte ostaju kod nas prazni. Marine, remontna brodogradilišta, razni serviseri za održanje brodova, snabdjevači itd. gube poslove.

8.23. Treba naglasiti da djelatnici MUP-a na terenu žele iskreno pomoći u rješavanju ovog problema. Međutim, zbog nedostatka koordinacije razni centri

⁴⁰ Čl. 47(4) Zakona o strancima.

⁴¹ Vidi fusnotu br. 39.

⁴² Čl. 86(4) Zakona po strancima.

⁴³ Čl. 156(1), toč 1. i 2. Zakona o strancima.

⁴⁴ Čl. 161. Zakona o strancima.

⁴⁵ Čl. 157. Zakona o strancima.

imaju različita rješenja, što još više iritira brodare jahti. Tako npr. u nekim lukama zbog boravka broda preko 90 dana posadi se produžuje "Odobrenje za kretanje u mjestu boravka"⁴⁶, bez da je brod isplovio iz hrvatskih voda i ponovo se vratio u luku, što u nekim drugim lukama drže nezakonitim. Po njihovom mišljenju brod je trebao isploviti iz voda RH i ponovo uploviti, makar već sutradan, kako bi se udovoljilo propisu da "odobrenje ... vrijedi za vrijeme zadržavanja plovila u luci, a najduže [ukupno za sve najavljene luke u RH] do 90 dana"⁴⁷, a ne uvjetuje da to bude unutar jedne godine.

8.24. Za rješenje problema boravka posade na jahtama preko 3 mjeseca ima više rješenja. Ona ovise o državljanstvu člana posade i interpretaciji Zakona o strancima, kao i o mogućnosti izmjene Pomorskog zakonika.

8.25. Ako je član posade broda državljanin država EGP-a, može i nakon isteka kratkog roka od tri mjeseca prijaviti (unutar 8 dana) *privremeni boravak* u RH. Za to mu treba samo dokaz da ima sredstava za život i zdravstveno osiguranje.⁴⁸ Kao svrhu može navesti (i) da želi živjeti na jahti koja se nalazi u RH ili (ii) da će raditi na toj jahti (bila ona upisana u hrvatski ili strani upisnik) u kojem slučaju će vjerojatno morati pokazati ugovor o radu i dobiti *privremeni boravak* temeljem čl. 156. Zakona o strancima.

8.26. Držimo da se u ovom drugom slučaju takvom članu posade ne bi trebao tražiti dokaz da će jahta duže vremena boraviti u RH. Svrha boravka (rad) se ostvaruje dok je jahta u RH. [Analogija – državljaninu države EGP-a koji dolazi raditi u RH u banku neće se tražiti dokaz da strana banka kao vlasnik hrvatske banke neće likvidirati svoju tvrtku-kćer u RH ili ugasiti radno mjesto na kojem je stranac raspoređen, prije isteka 3. mjeseca od njegova zapošljavanja].

8.27. Strani državljani trećih država, koje nisu u EGP-u, moraju zatražiti *privremeni boravak*.

8.28. *Privremeni boravak* im se može odobriti u svrhu "rada"⁴⁹ ili, ako im je poslodavac iz države u EGP-u i "rada raspoređenog radnika".⁵⁰

8.29. Ako bismo problem rješavali ne izmjenom, već tumačenjem zakona, onda bi trebalo iz zahtjeva za odobrenje ukloniti dokaz o vjerojatnosti dužeg boravka jahte u RH. Dakle, ugovor o vezu duži od 90 dana ili ugovor o remontu

⁴⁶ Iz čl. 21. Zakona o nadzoru državne granice.

⁴⁷ Čl. 21(3). Zakona o nadzoru državne granice.

⁴⁸ Čl. 161. Zakona o strancima.

⁴⁹ Čl. 47(1); toč. 6. Zakona o strancima.

⁵⁰ Čl. 86(2) Zakona o strancima.

duži od 90 dana i sl. To se može učiniti naputkom nadležnim policijskim upravama.

8.30. Razlozi za naputak bili bi slijedeći:

- a. Vitalni interes Hrvatske je razvoj nautičkog turizma (koji ima mnoge komparativne prednosti pred konkurentnim destinacijama) i poticanje privrednog rasta, čemu doprinosi duži boravak jahti u RH. On ima značajne učinke u stvaranju potražnje, otvaranju radnih mjesta u uslužnim djelatnostima, te naplati raznih pristojbi i poreza.
- b. Zakonodavna rješenja nisu pratila potrebe gospodarstva i riješila specifične zahtjeve nautičkog turizma.
- c. U nautičkom turizmu stvari se ne mogu rješavati prisilom, jer će jahte otploviti na povoljnije lokacije, već stvaranjem konkurentnih uvjeta koji će privući jahte i kreirati pozitivne učinke. Teško je shvatiti kako godinama gledamo okolne zemlje, koje s puno skromnijim uvjetima za nautički turizam koriste blizinu atraktivnog hrvatskog akvatorija – ljeti magneta za jahte, da primame te iste jahte na zimovanje i time otkinu dobar dio nautičkog kolača za sebe. Crna Gora, s akvatorijem malo većim od Kvarnerskog zaljeva zarađuje, što se tiče izravnih usluga jahtama, više od nautičkog turizma u Hrvatskoj.
- d. Kod određivanja koje će se isprave tražiti za odobrenje dužeg boravka posade u RH, treba uzeti u obzir realitete poslovanja u nautičkom turizmu, način razmišljanja i potrebe turista, davatelja jahti na korištenje, marina, brodogradilišta, pružatelja raznih usluga itd. i ne tražiti nešto teško ostvarivo.

8.31. Sam naputak bi mogao glasiti:

Strancu koji namjerava boraviti u RH u svrhu rada na jahti odobrit će se *privremeni boravak* ako zahtjevu priloži dokaz da je upisan u popis posade određene jahte i ugovor o radu na jahti, s time da odobrenje vrijedi samo za rad na toj jahti i ne smije obavljati poslove koji za tu jahtu nisu vezani.

Ako bi prešao raditi na drugu jahtu, treba zatražiti izmjenu odobrenja uz dokaz da je upisan u popis posade te druge jahte.

Ako jahta napušta RH za razdoblje duže od 30 dana, član posade broda koji je dobio *privremeni boravak* o tome treba obavijestiti nadležnu policijsku upravu sukladno čl. 72(5). Zakona o strancima.

8.32. S obzirom na pitanje radi li član posade u RH ako je zaposlen na jahti strane zastave, kod stranog poslodavca [ugovor o radu mu se ravna po pravu zastave broda, za nadzor je ovlaštena administracija zastave broda, sud nadležan za radne sporove je izvan RH], moglo bi se tvrditi da se strancu može odobriti *privremeni boravak "u druge svrhe"*. Naime, po diskrecijskoj ocjeni, ovdje "za rad na stranoj jahti koja boravi u RH", umjesto za "rad".

8.33. U tom slučaju treba riješiti proturječje na način da se nelogičan propis tumači na način koji ima smisla. Ovdje to znači da se radi o sedmom diskrecijskom razlogu za odobravanje privremenog boravka, u kojem slučaju nema potrebe ograničavati zahtjev prethodnim istjecanjem roka ranijeg *privremenog boravaka*, već dopustiti traženje *privremenog boravaka* zbog "druge svrhe" (za rad na stranoj jahti koja boravi u RH), već nakon isteka *kratkotrajnog boravka*.

8.34. Na kraju, kod izmjena i dopuna Zakona o strancima unijeti u razloge za odobrenje privremenog boravka "sorhu ukrajca na jahtu u svojstvu člana posade čiji vlasnik pismeno izjavi da namjerava jahtu držati u RH kroz vremensko razdoblje čija će duljina zahtijevati ishođenje privremenog boravka za posadu" i propisati da odobrenje *privremenog boravka* vrijedi dok je stranac upisan kao član posade te iste jahte. Bilo bi dobro na ovom temelju i vlasniku omogućiti ishođenje privremenog boravka ako želi živjeti na jahti.

9. POREZ NA DOHODAK, DOPRINOSI

9.1. Po Zakonu o porezu na dohodak porezni obveznik je fizička osoba koja ostvaruje dohodak⁵¹ u Republici Hrvatskoj, što se odnosi i na ne-rezidente. Dakle, one osobe koje nemaju ni prebivalište, ni uobičajeno boravište u Republici Hrvatskoj, ali u njoj ostvaruju dohodak.⁵² U pomorstvu se uvijek držalo da se radni i porezni odnosi članova broda ravnaju po pravu zastave broda, pa bi i za jahte koje borave u Hrvatskoj trebalo vrijediti isto pravilo, bez obzira da li su na kraćem krstarenju ili duže borave na zimskom vezu, u remontnom brodogradilištu i sl. U praksi se ne traži od brodova ili jahti koje borave u Hrvatskoj da posada plaća porez na dohodak ostvaren u razdoblju tog boravka.

9.2. PZ (čl. 125. st. 3.) predviđa primjenu propisa o poreznom statusu članova posade broda na članove posade jahte. Međutim, priroda dužine zaposlenja i područja zaposlenja, ukazuje da propis za članove trgovačkih brodova, koji sadrži uvjet o 183 dana plovidbe u *međunarodnoj plovidbi* nije primjenjiv na posadu

⁵¹ Čl. 2. Zakona o porezu na dohodak, Narodne novine 115/2016.

⁵² Čl. 4. Zakona o porezu na dohodak.

jahte. Na jahtama je zaposlenje često sezonsko, pa se plovi kraće od 6 mjeseci u godini, a putovanja su drugačija nego kod trgovačkih brodova. Osim toga, ako želimo postići da jahte što duže borave baš u Hrvatskoj, onda je uputno izostaviti pojam "*međunarodna plovidba*", jer je opće kriterije koji vrijede za putovanja trgovačkih brodova teško primijeniti na jahte, koje često duže borave u istoj luci. U biti, godišnje puno manje plove, nego što provedu na vezu. Zbog toga bi trebalo propise koji se odnose na članove posade jahti prilagoditi stvarnim prilikama u tom segmentu pomorstva. Onaj o porezu na dohodak posade mogao bi glasiti:

Članak 429.o

- (1) Državljanin EU ili treće zemlje, ukrčan u svojstvu člana posade na stranoj jahti koja ima kategoriju plovidbe odgovarajuću neograničenoj plovidbi ili velikoj obalnoj plovidbi, nije obveznik poreza na dohodak od nesamostalnog rada prema primicima ostvarenima po osnovi rada na stranoj jahti za vrijeme boravka strane jahte u Republici Hrvatskoj.
- (2) Državljanin Republike Hrvatske, ukrčan u svojstvu člana posade na stranoj jahti koja ima kategoriju plovidbe odgovarajuću neograničenoj plovidbi ili velikoj obalnoj plovidbi, koji u Republici Hrvatskoj ima prebivalište, odnosno uobičajeno boravište (rezident), nije obveznik poreza na dohodak od nesamostalnog rada prema primicima ostvarenima po osnovi rada na stranoj jahti bez obzira da li jahta plovi u inozemstvu ili tuzemstvu.
- (3) Hrvatski državljani, državljani EU ili treće zemlje, bez obzira gdje ima prebivalište, odnosno uobičajeno boravište (rezident), ukrčan u svojstvu člana posade na jahti koja ima kategoriju plovidbe neograničena plovidba ili velika obalna plovidba, nije obveznik poreza na dohodak od nesamostalnog rada prema primicima ostvarenima po osnovi rada na jahti bez obzira da li jahta plovi u inozemstvu ili tuzemstvu.
- (4) Uz godišnju prijavu poreza na dohodak član posade jahte ili strane jahte posebno iskazuje i primitke ostvarene po osnovi rada na jahti ili stranoj jahti tijekom poreznog razdoblja.
- (5) Na člana posade jahte ili strane jahte koji u Republici Hrvatskoj ima prebivalište, odnosno uobičajeno boravište (rezident), koji plovi 183 dana ili više u godini, primjenjuju se propisi čl. 129. ovog Zakonika.

9.3. Da bi se omogućilo zapošljavanje hrvatskih pomoraca na stranim jahtama, koji su cijenjani i u tom brodarskom segmentu, trebalo bi pomorcima na stranom jahti omogućiti status pomorca u međunarodnoj plovidbi, bez obzira da li jahta plovi u inozemstvu, ili krstari ili dulje boravi u Hrvatskoj (npr. zimuje), i da li član posade plovi na jahti 183 dana, ili kraće u godini.

9.4. Nadalje, da bi se potaknuo upis jahti u hrvatski upisnik brodova i omogućio ukrcaj domaćih ili stranih pomoraca po preferencijama vlasnika jahte, bilo bi dobro i pomorcima na takvoj (domaćoj) jahti omogućiti status pomorca u međunarodnoj plovidbi, bez obzira gdje jahta boravi, ako je ona registrirana za neograničenu plovidbu ili veliku obalnu plovidbu.

9.5. Važno je naglasiti da naši kapetani i posada na jahtama imaju mogućnost predložiti vlasnicima da jahtu drže u Hrvatskoj na zimovanju ili bar da godišnje dio krstarenja provedu uz našu obalu. Administrativni režim za jahte, koji vlasnici uspoređuju s onima u nama konkurentnim državama, igra značajnu ulogu, uz savjete posade i pogodnosti naše obale, u donošenju odluka vezanih za korištenje i održavanje jahte.

10. POREZ PO TONAŽI

10.1. Neke države, među kojima su i članice EU (poput Malte), nude porez po tonaži za jahte i brodice. Porez po tonaži se plaća umjesto poreza na dobit tvrtke vlasnice jahte, zakupoprimca ili poslovođitelja koja se komercijalno iskorištava. Hrvatskoj je u interesu da jahte uplovljavaju i borave u Hrvatskoj, čemu sam upis komercijalnih jahti ne bi puno pomogao. Uvođenjem poreza po tonaži Hrvatska bi konkurirala kao upisnik Malti samo ako bi bila jeftinija, za što bi trebalo dobiti odobrenje EU, te učinkovita u administrativnim postupcima upisa. Pitanje je bi li uvođenje poreza po tonaži za jahte i brodice povoljno djelovalo na otvaranje novih trgovačkih društava i radnih mjesta u Hrvatskoj za iznajmljivanje jahti i brodice, njihovo vođenje i sl. Što se tiče samog upisivanja jahti, držimo da slični troškovi upisa u Hrvatskoj i Malti ne bi sami po sebi naveli vlasnike jahti da oдаberu Hrvatski upisnik, pored komercijalno već etabliranog malteškog upisnika.

11. PRIVREMENI UVOZ

11.1. Sve pomorske države članice EU, osim Hrvatske, omogućuju privremeni uvoz jahti pod zastavom trećih država (dakle država ne-članica EU) bez

naplate carine, sukladno Konvenciji o privremenom uvozu iz Istanbula od 26. lipnja 1990⁵³, koju je Hrvatska prihvatila 1998. g.

11.2. Zbog toga jahte ne traže privremeni uvoz u Hrvatskoj već u drugim članicama EU, a privremeni uvoz ishoden u jednoj EU članici vrijedi na području cijele EU. Dakle, ako jahta iz Australije želi dobiti privremeni uvoz u EU dolazi u Italiju, Grčku, Francusku itd., ishodi privremeni uvoz i nakon toga se može baviti komercijalnim iznajmljivanjem na cijelom području EU, pa tako i u Hrvatskim vodama. Međutim, kad bi jahta mogla obaviti formalnost privremenog uvoza u Hrvatskoj, onda bi mogla kao prvu destinaciju odabrati Hrvatsku i u njoj krstariti ili boraviti. Sada za carinjenje privremenog uvoza mora odabrati drugu članicu EU, pa nakon toga vidjeti da li želi ploviti do Hrvatske, ili se zadržati na nekim drugim destinacijama. Zbog toga se predlaže ovaj propis:

Članak 429.p

Jahte i drugi plovni objekti u potpunosti će se osloboditi uvoznih davanja prilikom privremenog uvoza.

12. ZAKLJUČAK

12.1. Povijesno su nerazvijene zemlje sustizale one razvijenije kroz politike intervencionizma i protekcionizma. Ulaskom u EU Hrvatska je dobila pristup velikom tržištu za svoje proizvode i usluge, ali je isto tako izgubila mogućnost korištenja niza mjera zaštite i poticaja svoga gospodarstva, uključujući u dobroj mjeri i institut kabotaže. Nije nikakva tajna da mnoge države članice EU pokušavaju priskrbiti korist za svoja gospodarstva unutar dopuštenog okvira, ali čak i izvan njega "kreativnim" tumačenjem i primjenom propisa ili neizravnim provođenjem mjera.

12.2. Hrvatska bi trebala razmotriti sve mogućnosti poticanja svoje privrede u okviru zadanog EU okvira i pri tome biti kreativna u propisivanju korisnih rješenja, poput uporabe *legum specialis*, ako takva rješenja kao izuzetak potiču privredni razvoj u određenom segmentu.

12.3. Nautički turizam u Hrvatskoj ima veliki potencijal i značajne konkurentske prednosti, koje treba stalno poboljšavati. Jahte plove na raznim destinacijama i vrlo ih brzo i jednostavno mijenjaju. Korist se može dobiti samo od onih

⁵³ Konvencija o privremenom uvozu, Istanbul, 1990; Narodne novine – Međunarodni ugovori 16/1998, 1/2003, 8/2003.

jahti koje uplove u Hrvatske vode, a od onih koje ih izbjegavaju nećemo imati korist ma kako visoke porezne ili carinske stope imali.

12.4. Što se tiče PDV-a na najamninu jahte, naš je zakonodavac, uz pravilo "mjesta pružanja usluge", naknadno u domaće zakonodavstvo unio načelo "stvarnog korištenja usluge", i time ozakonio naplatu poreza na najamninu za krstarenja u Hrvatskom moru koja započinju izvan EU. Međutim, prihvaćanjem tog načela oslobodio je (svjesno ili ne) plaćanja PDV-a na najamninu za krstarenje započeto u Hrvatskoj od trenutka kad jahta napusti teritorijalne vode Hrvatske i plovi otvorenim morem ili teritorijalnim vodama država nečlanica EU. Međutim, zakonodavac je propustio propisati način obračuna poreza na najamninu u takvom slučaju, kao što je to propisao za slučaj uplovljena unajmljene jahte u Hrvatske vode iz države ne-članice EU. Dok se taj propust ne ispravi, propis o načinu izračuna PDV-a kod ulaska jahte u Hrvatsku na krstarenju započetom izvan EU treba analogno, *mutatis mutandis*, primijeniti i kod izlaska jahte iz hrvatskih voda, tijekom plovidbe otvorenim morem ili teritorijalnim vodama država ne-članica EU.

12.5. Administrativni postupak za udovoljavanje uvjetima dopuštenja bavljenja iznajmljivanjem jahti predstavlja smetnju krstarenju hrvatskim morem. Trenutno se radi na njegovoj izmjeni.

12.6. Ulazak i boravak stranih članova posade u Hrvatsku trebao bi se pojednostavniti na način da se kratkotrajni boravak (do 90 dana) omogućiti, kad je to potrebno, temeljem propusnice (*shore pass*) koja bi, na zahtjev, mogla vrijediti za područje Republike Hrvatske dok jahta u njemu boravi. Privremeni boravak (do godine dana) članu posade broda odobravao bi se temeljem zahtjeva vlasnika jahte koji izjavi da namjerava držati jahtu u hrvatskim vodama preko 90 dana. Ako jahta duže boravi, propis je obavio svoju svrhu, a ako jahta ranije (trajnije) napusti hrvatske vode, privremeni boravak po sili zakona prestaje.

12.7. S obzirom da Zakon o porezu na dohodak određuje kao poreznog obveznika i ne-rezidenta, koji u Hrvatskoj ostvaruje dohodak, predlaže se propisati da članovi posade strane jahte ne rezidenti nisu porezni obveznici za dohodak zarađen za vrijeme plovidbe i boravka takve jahte u Hrvatskoj. U pomorstvu inače za radne odnose i porezne obveze posade vrijedi pravo zastave broda, ali s obzirom na spomenuti porezni propis, dobro bi bilo jasno propisati u PZ-u da se rad na stranoj jahti ne drži radom u Hrvatskoj, makar jahta boravila u hrvatskim vodama.

12.8. Što se tiče članova posade rezidenata, jasno je da odredba PZ-a (čl. 125. st. 3.) o primjeni propisa o poreznom statusu članova posade broda (uvjet je 183 dana u međunarodnoj plovidbi) na članove posade jahte nije najsretnije rješenje, pogotovo ako želimo privući jahte na duži boravak u Hrvatskoj i omogućiti im da zapošljavaju hrvatsku posadu. Određivanje međunarodnog putovanja jednostavnije je za trgovačke brodove koji u pravilu stalno plove između međunarodnih luka. Za razliku od njih, jahte uglavnom više provode na vezu, nego u plovidbi. Osim toga, na jahtama je zaposlenje često sezonsko, pa posada plovi kraće od 6 mjeseci u godini. Stoga članovi posade jahte ne bi mogli prikupiti potreban broj dana u godini za stjecanje prava na oslobođenje od poreza. Predlaže se da se propise koji se odnose na članove posade jahti prilagoditi stvarnim prilikama u tom segmentu pomorstva. To znači da bi članove posade jahte trebalo osloboditi poreza na dohodak ostvarenog s naslova primanja za rad na jahti, bez obzira je li jahta pod stranom ili hrvatskom zastavom, boravi li u Hrvatskoj ili u inozemstvu, i bez obzira koliko je dana u godini član posade jahte plovio.

12.9. Na kraju se predlaže da se jahte u potpunosti oslobode uvoznih davanja prilikom privremenog uvoza, što omogućuje Istambulska konvencija o privremenom uvozu, koju na taj način primjenjuju ostale EU članice.

BIBLIOGRAFIJA

1. Cieniewicz Mirna, prezentacija *The potential of European nautical tourism for islands*; EESC & INSULEUR Public Hearing – Brussels, 2014.
2. Jakaša Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1979.
3. Kragić Petar, prezentacija *Free Market Competition in Nautical Tourism*; 2nd Adriatic Maritime Law Conference, Opatija, 25-27, May 2017.
4. Upute za postupanje charter kompanijama koje namjeravaju obavljati charter djelatnosti stranim jahtama i brodicama: pregled dokumentacije i opreme; Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture, Zagreb, 2014.
5. EU Comission: Commission Staff Working Document on Nautical Tourism Sed8(2017)126 final, Brussels, 2017.
6. Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža).
7. Direktiva Vijeća 2008/8/EZ od 12. veljače 2008. o izmjeni Direktive 2006/112/EZ o mjestu pružanja usluga.
8. Direktiva 2014/36/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o uvjetima za ulazak i boravak državljanina trećih zemalja u svrhu zapošljavanja u statusu sezonskih radnika.

9. Konvencija o privremenom uvozu, Istanbul, 1999, Narodne novine – Međunarodni ugovori 16/1998, 1/2003, 8/2003.
10. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Jamajka, 1982, Narodne novine – Međunarodni ugovori 9/2000.
11. Pomorski zakonik, Narodne novine 17/1994.
12. Pomorski zakonik, Narodne novine 181/2004, 76/2007, 61/2011, 56/2013, 26/2015.
13. Zakon o nadzoru državne granice, Narodne novine 83/2013, 27/2016.
14. Zakon o porezu na dodanu vrijednost, Narodne novine 73/2013, 99/2013, 148/2013, 153/2013, 143/2014, 115/2016.
15. Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o porezu na dodanu vrijednost; Narodne novine 41/2017.
16. Zakon o porezu na dohodak, Narodne novine 115/2016.
17. Zakon o strancima, Narodne novine 130/2011, 74/2013, 69/2017, <http://www.portomontenegro.com/en/marina/outside-eu-benefits>

Summary:

**PROPOSAL TO AMEND THE LEGAL REGIME FOR NAUTICAL TOURISM
WITH A VIEW TO IMPROVING ITS COMPETITIVENESS**

The purpose of this paper is to propose amendments to the legal regime for nautical tourism. Maritime matters are unique because of the international character of navigation, where legal regimes of a number of states compete for application. The author suggests that the criterion for considering a nation as a maritime one is not the length of its shore line, but rather whether its government understands the unique nature of the maritime industry and regulates it by special laws that promote development of the maritime sector. The EU has recognised the uniqueness of shipping and allowed its member states to establish tax regime for shipping outside the general tax law framework. The author suggests introduction of separate legal regime of yachting which would depart from the general law in matters that are not well regulated either functionally or optimally therein. The aim of it would be strengthening the competitiveness of Croatian nautical tourism which competes against some established destinations in the Mediterranean market, particularly for the large yachts. Croatian membership in the EU has advantages, but some significant constraints, as well. Namely, Croatia as a developing country is not in a position to use the historical tools like other developing countries trying to catch up with the developed ones, i.e. protectionism and interventionism. Even cabotage, which historically was a monopoly of the coastal states is now open to all subjects of EU member states. However, there are still some administrative and tax matters to which an EU member state could adjust within the EU law framework in order to depart from the general law and be more functional and practical for the nautical tourism industry. The paper deals with administrative procedures related to yachts sailing and staying in Croatian waters; VAT on charter hire; tax on crew income, tonnage tax and temporary import of yachts. These proposed changes are part of a large project aimed at amending maritime law applicable to yachting and nautical tourism.

Keywords: *nautical tourism; yacht, cabotage; entry and stay of crew in Croatia; VAT; income tax; tonnage tax; temporary import of yachts.*